

IL NUOVO DIRITTO COMUNITARIO DELLA SICUREZZA MARITTIMA.

Jaime Rodrigo de Larrucea

Avvocato. Professore de Diritto Marittimo (*Universidad Politécnica de Catalunya*).

Presidente della Sezione di Diritto Marittimo del *Ilustre Colegio de Abogados* di Barcellona.

Il diritto comunitario della sicurezza marittima è strettamente legato da un rapporto causale e diretto con gli ultimi naufragi, trattandosi quindi di un diritto di recente creazione¹. La creazione di questo nuovo ordinamento determina la volontà politica comunitaria di richiedere una struttura legale più rigorosa delle esigenze internazionali dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI)². Tuttavia, l'Unione Europea (UE) è cosciente che i suoi lavori devono fare riferimento alle norme ed ai lavori dell'OMI.

Un'ulteriore aspetto estremamente importante è l'allargamento dell'UE con i nuovi paesi che hanno appena aderito all'UE con flotte importanti ed hanno firmato accordi di associazione, che implicano l'armonizzazione delle legislazioni nazionali con quella comunitaria³. Tutti questi aspetti determinano una proiezione del diritto comunitario che va oltre la struttura territoriale e rendono essenziale la conoscenza

¹ La prima normativa marittima dell'UE, costituita dal Regolamento 4.056/86 e leggi complementari, aveva per oggetto l'applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato Costitutivo dell'Unione Europea nel settore dei trasporti, nell'ambito della libera concorrenza e la determinazione delle pratiche contrarie ad essa. La preoccupazione per la sicurezza marittima è molto posteriore.

² Per quanto riguarda la coordinazione rinforzata con l'OMI ed in ambito internazionale, vedere per tutti la COM 2002- 681 del 3 dicembre 2002: *"Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo ed al Consiglio in seguito al naufragio del "Prestige" "*. Inoltre, in data 9 aprile de 2002, la Commissione ha emesso una Raccomandazione considerando l'adesione dell'UE all'OMI. In questo modo, l'UE potrebbe far sentire il suo peso nell'elaborazione ed adozione di norme internazionali più ristrette in materia di sicurezza marittima. Come mezzi concreti da sviluppare nel seno dell'OMI, si considerava l'allontanamento di barche pericolose dalle principali rotte marittime e stabilire procedimento di revisione degli stati di bandiera.

³ Si osservi lo status particolare di Gibilterra, quando il TSGCEE del 23 settembre 2003 l'ha esonerata dall'obbligo d'applicare fino a 14 direttive comunitarie relazionate con l'ambiente, però non l'esonera dall'obbligo d'applicazione, a partire dal 22 luglio del 2003, delle norme di sicurezza marittima del chiamato "pacchetto *Erika I*". Ed in modo particolare, Gibilterra rimane esclusa dall'ambito d'applicazione di 14 direttive vertenti su aspetti come classificazione, imballaggio ed etichettato di merci pericolose, contenuto massimo di zolfo in combustibili liquidi, ecc. Ma le nuove norme di sicurezza marittima hanno una base diversa, che le rende applicabili nel Regno Unito (che ha già incorporato le Direttive di sicurezza marittima il 22 luglio 2003) ed anche nella sua colonia. Secondo la sentenza *"l' esclusione die Gibilterra dal territorio doganiere della Comunità significa che non le sono applicabili né le norme del Trattato inerenti alla libera circolazione di merci, né il diritto comunitario derivato che si dirige a garantire un'approssimazione delle disposizioni legali, regolamentari ed amministrative degli Stati membri"*.

delle norme specifiche di sicurezza marittima europea, che si integra in ciò che viene denominato “acquis comunitario”.

Dopo il naufragio della nave petroliera “*Erika*” che ha causato una catastrofe ecologica in dicembre del 1999, la Commissione ha presentato al Consiglio ed al Parlamento Europeo due pacchetti di misure (“*Erika 1*” e “*Erika 2*”) che contengono sei proposte legislative per migliorare la sicurezza marittima nell'Unione Europea. Il primo pacchetto di misure, “*Erika 1*”, è diretto ad aumentare i **controlli** nei porti, ad intensificare il controllo delle società di classificazione ed a rendere obbligatorio, fra il 2010 ed il 2015, l'uso delle navi cisterna a doppio scafo, che offrono una migliore garanzia contro la contaminazione in caso di incidente. Il secondo pacchetto, “*Erika 2*”, consiste di tre proposte: maggior controllo del traffico marittimo, risarcimento maggiore per danni causati dalla contaminazione del litorale e creazione di un'agenzia europea di sicurezza marittima. È opinione della Commissione che è giunto il momento di applicare il principio di «chi inquina, paga». Secondo la Commissione, queste misure *“supporranno un cambiamento della mentalità nel settore del trasporto marittimo del petrolio. Sono necessari maggiori incentivi per i trasportatori, i noleggiatori, le società della classificazione ed altre organizzazioni affinché si preoccupino per la qualità.”*

1.- Misure attuali per garantire la sicurezza.

A conseguenza di parecchie catastrofi (*Torrey Canyon* nel 1967, *Exxon Valdez* nel 1989), l'OMI adottò una serie di accordi allo scopo di lottare contro la contaminazione accidentale (imprevista) e la contaminazione causata dal normale funzionamento (intenzionata; come la pulizia dei serbatoi con acqua di mare). Così, per esempio, nel 1973 è stato adottato il trattato internazionale MARPOL incentrato sulla prevenzione di contaminazione causata dalle navi. Oltre alla funzione ambientale, quest'accordo intende eliminare progressivamente le petroliere a monoscafo e sostituirle con altre a doppio scafo o di disegno equivalente. L'accordo MARPOL prevede inoltre un maggiore controllo della condizione di vecchie petroliere. Con gli anni, le direttive dell'OMI hanno reso necessario e richiedono un controllo dello scafo delle petroliere molto più rigoroso che agli inizi. In virtù dell'accordo MARPOL, le petroliere costruite a partire dal 1996 devono avere un doppio scafo, mentre che le petroliere a monoscafo devono essere eliminate progressivamente. Le navi a doppio scafo ridurranno considerevolmente i rischi di contaminazione, specialmente in caso di collisione in mare o incagli. In data 1 di gennaio del 2000 circa il 20% delle petroliere in tutto il mondo erano dotate di doppio scafo. Inoltre sono stati introdotti dispositivi di separazione del traffico nelle zone di traffico denso (come, per esempio, corridori a senso unico che riducono notevolmente il rischio di collisione frontale nel passo di Calais). In futuro, le apparecchiature di navigazione saranno più affidabili e più precise grazie alla tecnologia di navigazione per satellite (soprattutto del sistema GALILEO).

Conviene comunque osservare che l'azione in materia sicurezza marittima attraverso l'OMI continua ad essere insufficiente per combattere efficacemente le cause di tali catastrofi. L'azione dell'OMI è limitata,

dato che mancano i mezzi adatti per il controllo sull'applicazione corretta delle sue norme nel mondo, ragioni per la quale non sono applicate sempre con lo stesso rigore. Questo fenomeno tende a accentuarsi dovuto soprattutto allo sviluppo che sta avvertendo il trasporto marittimo da alcuni lustri, che concretamente ha portato al fenomeno tanto in auge delle cosiddette "*bandiere di convenienza*"- registro di navi in paesi stranieri, alcuni dei quali non rispettano gli obblighi derivati dai trattati internazionali.

Dopo la catastrofe della petroliera "*Amoco-Cadiz*" nel 1978, il Consiglio d'Europa chiese alla Commissione che presentasse proposte sul controllo e sulla riduzione di contaminazione causati dallo spillaggio di petrolio. Ciò nonostante si ha avanzato poco. Passato "l'impatto" dell'incidente, è stato possibile osservare la tendenza degli Stati Membri ad evitare misure obbligatorie sul scala comunitaria, tanto più che era necessaria l'unanimità per l'adozione delle risoluzioni. Era necessario aspettare fino alla metà degli anni '90 quando, con maggioranza qualificata, il Consiglio ha adottato i primi elementi di una politica comune nell'ambito di sicurezza marittima, che prevede un'applicazione più rigorosa dei trattati internazionali su scala comunitaria e l'approvazione di disposizioni specificamente comunitarie quando le norme dell'OMI non esistono o siano insufficienti.

2.- Misure proposte.

Dopo il naufragio dell' "*Erika*", avvenuto il 12 dicembre 1999, l'Unione Europea ha considerevolmente rafforzato il suo corpus legislativo per combattere la navigazione di comodo e proteggere meglio l'Europa contro i rischi di maree nere.

Due serie di proposte legislative sono state successivamente proposte dalla Commissione, i pacchetti "*Erika I*" ed "*Erika II*". Questi pacchetti di misure hanno un duplice obiettivo: da un lato rafforzare la legislazione in vigore (in materia di controllo nei porti e di monitoraggio delle società di classificazione) e, dall'altro, proporre nuove misure per accelerare l'eliminazione delle petroliere monoscafo, rafforzare il controllo del traffico nelle acque europee, istituire un'Agenzia europea per la sicurezza marittima e creare un fondo complementare di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi (fondo COPE).

2.1 Pacchetto "*ERIKA I*"

Per quanto riguarda le misure a breve termine, la Commissione, si è posta come obiettivo aumentare la sicurezza del trasporto marittimo di prodotti petroliferi.

2.1 A) Controllo delle navi nei porti.

La Direttiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, 19 dicembre 2001 modifica la Direttiva 95/21/CE del Consiglio relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei

porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo).

È proibito l'accesso a tutti i porti dell'Unione Europea alle navi con più di quindici anni che sono rimaste immobilizzate per più di due volte durante i due anni precedenti, in base ad una "lista nera" che la Commissione pubblica ogni sei mesi. D'altra parte, i controlli di tutte le navi saranno intensificati, basandosi sull'età della nave, che dovrà trasmettere una serie di dati prima di entrare nel porto, in modo da poter preparare efficacemente il suo controllo. Va però sottolineato che il regolamento comunitario vieta soltanto l'accesso ai porti degli Stati membri a questo tipo di navi, ma non impedisce loro di transitare al largo delle coste europee, tenuto conto degli obblighi imposti dal diritto internazionale in vigore.

2.1B) Società di classificazione.

La Direttiva 2001/105/CE modifica la Direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime. La Commissione considera che debba esserci un controllo più rigoroso delle società di classificazione alle quali gli stati membri delegano i loro poteri di verifica della qualità e delle condizioni tecniche delle navi. La Commissione si riserva il diritto di sospendere o ritirare una procedura semplificata di autorizzazione o l'autorizzazione alle società che hanno tralasciato di compiere la citata direttiva e che saranno quindi completamente responsabili in caso di negligenza. Buoni risultati delle società della classificazione in materia di sicurezza e prevenzione di contaminazione sono fondamentali per ottenere ed effettuare il riconoscimento comunitario. In più, le organizzazioni riconosciute dovranno compiere criteri qualitativi più severi, compreso l'obbligo a seguire determinati atti quando una nave cambia categoria, come per esempio la trasmissione di tutti gli antecedenti della nave alla nuova società di classificazione.

Tramite la Decisione della Commissione 2002/221/CE⁴ viene modificata la decisione 96/587/EC sulla pubblicazione della lista di organizzazioni riconosciute che sono state comunicate da parte degli Stati Membri in virtù della direttiva 94/57/EC del Consiglio.

Le Organizzazioni riconosciute sono le seguenti:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Register of Shipping (KR)

⁴ Decisione della Commissione, 14 di marzo 2002.

- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS).
- Hellenic Register of Shipping (HR)
- Registro Internacional Naval, SA (RINAVE)

Queste organizzazioni dovranno funzionare in conformità con le disposizioni stabilite nell'annesso A.789 (19) della risoluzione dell'OMI sulle condizioni e funzioni di valutazione e certificazione delle organizzazioni che attuano in nome dell'amministrazione.

2.1.C) Navi cisterne a doppio scafo.

Infine è stato stabilito un calendario per il ritiro progressivo dalla navigazione delle petroliere monoscafo nel mondo. Le petroliere a doppio scafo garantiscono una migliore tutela dell'ambiente in caso di incidente. Partendo da questa constatazione, l'OMI ha deciso che tutte le petroliere costruite a partire dal 1996 devono essere a doppio scafo. La sostituzione progressiva delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo è stata programmata su un lunghissimo periodo, che si conclude nel 2026. L'UE ha insistito per accelerare questo processo ed è riuscita ad imporlo sul piano internazionale: conformemente alle nuove norme internazionali e comunitarie, l'accesso alle acque dell'UE sarà vietato alle ultime petroliere monoscafo dal 2015.

Queste tre proposte formano un insieme che non interessa soltanto le petroliere, ma anche altre navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti. Le informazioni ricavate durante i controlli in ogni porto o durante le verifiche condotte dalle società di classificazione si diffonderanno ampiamente, principalmente attraverso la banca di dati EQUASIS, in modo da conoscere le condizioni una nave in modo sistematico e, in caso d'incidente, delimitare chiaramente le responsabilità.

2.2 Pacchetto "*ERIKA II*".

Il pacchetto "*Erika II*" comporta tre misure supplementari volte a rafforzare radicalmente il livello di sicurezza marittima nelle acque dell'Unione europea.

2.2.A) Struttura europea della sicurezza marittima.

Il Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio costituisce la base giuridica per l'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima ed è stato adottato da queste due istituzioni il 27 giugno 2002. La nuova Agenzia creata dopo il disastro dell'"*Erika*" e con sede a Lisbona, dovrà contribuire al miglioramento del sistema generale di sicurezza marittima nella Comunità al fine di

ridurre i rischi di incidenti marittimi, di inquinamento marino causato dalle navi e di perdita di vite umane in mare. L'Agenzia fornirà alla Commissione consulenze tecniche e scientifiche nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nel quadro del costante processo di sviluppo e aggiornamento della legislazione, verifica della sua applicazione e valutazione dell'efficacia delle misure in vigore. Al fine di verificare nel suo complesso il funzionamento del sistema comunitario di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, il personale dell'Agenzia effettuerà visite negli Stati membri.

Tra altri incarichi specifici, l'Agenzia contribuirà al rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al monitoraggio delle società di classificazione riconosciute a livello europeo, allo sviluppo di una metodologia comune per le indagini sugli incidenti marittimi e all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

L'Agenzia agirà anche in stretta collaborazione con gli Stati membri, risponderà alle loro domande specifiche sull'applicazione pratica della legislazione comunitaria, come la direttiva sul controllo del traffico marittimo recentemente adottata, e organizzerà le necessarie attività di formazione sulla problematica Stato di approdo e Stato di bandiera. In tal modo l'Agenzia contribuirà al miglioramento della cooperazione tra Stati membri e alla diffusione di buone pratiche nella Comunità. L'Agenzia svolgerà anche un ruolo positivo nel processo di allargamento dell'UE assistendo i paesi candidati all'adesione nell'applicazione della legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

L'Agenzia contribuirà al processo di valutazione dell'efficacia della legislazione comunitaria fornendo alla Commissione e agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e l'inquinamento causato dalle navi.

2.2.B) Controllo della navigazione marittima.

La Direttiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 ha istituito un sistema di controllo e di informazione per migliorare la sorveglianza del traffico nelle acque europee. Gli Stati membri disporranno di maggiori poteri per intervenire in caso di minaccia di incidente o inquinamento. Le navi che attraversano le acque comunitarie dovranno essere fornite di sistemi di identificazione automatica per la comunicazione automatica con le autorità costiere e di registratori dei dati del viaggio ("scatole nere") allo scopo di facilitare le indagini sugli incidenti. La direttiva migliorerà le procedure per gli scambi di dati sui carichi pericolosi e permetterà alle autorità competenti di impedire a navi di attraccare quando le condizioni meteorologiche sono molto sfavorevoli. L'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ha per oggetto stabilire un sistema di raccolta dati sul traffico marittimo in vista di migliorare la sicurezza e l'efficacia di questo traffico, per migliorare così la risposta delle autorità agli avvenimenti, agli incidenti, o alle situazioni potenzialmente pericolose in mare, compreso i funzionamenti di ricerca e salvataggio, e per contribuire ad

una migliore prevenzione ed alla rilevazione della contaminazione in navi. Gli stati membri controlleranno ed appronteranno tutte le misure necessarie ed adattate per assicurare che i capitani, gli operatori di trasporto delle navi e gli agenti, come anche i vettori o i proprietari della merce pericolosa trasportata a bordo di queste navi, soddisfino le condizioni delle direttive attuali.

Nei litorali europei sono stati introdotti vari sistemi obbligatori di notificazione delle navi, in conformità con le regole pertinenti adottate dall'OMI. Inoltre sono stati creati servizi di traffico marittimo e l'organizzazione del traffico che effettuano una funzione importante nella prevenzione degli infortuni e di contaminazione in determinate zone marine congestionate. È necessario che le navi usino servizi di traffico marittimo e compiano le regole applicabili ai sistemi d'organizzazione del traffico approvate dall'OMI. Sono stati raggiunti progressi tecnologici fondamentali per quanto riguarda l'apparecchiatura a bordo che permette l'identificazione automatica delle navi (sistemi AIS) ed anche la registrazione dei dati del passaggio (sistemi RDT o "scatole nere") allo scopo di facilitare le indagini posteriori agli incidenti. Considerando l'importanza dell'elaborazione di una politica di prevenzione degli incidenti marittimi, è consigliabile imporre l'installazione di questa apparecchiatura a bordo delle navi nei viaggi nazionali o internazionali con scali in porti comunitari. I dati forniti da un sistema RDT possono essere usati sia dopo un incidente per studiarne le cause, sia con carattere preventivo per estrarne lezioni da tali situazioni.

La conoscenza esatta della merce di pericolosa trasportata a bordo delle navi e di qualunque altra informazione pertinente in materia sicurezza, è un elemento essenziale per la preparazione e l'efficacia dei funzionamenti di intervento in caso di contaminazione o di rischio di contaminazione del mare.

Gli stati membri devono proteggersi dai rischi per la sicurezza marittima, la sicurezza della gente e dell'ambiente marittimo generati dagli avvenimenti, incidenti o altre situazioni in mare e dalla presenza di chiazze d'inquinamento o masse alla deriva. In caso di un incidente in mare, la cooperazione totale e completa delle parti implicate nel trasporto contribuiscono significativamente all'efficacia dell'intervento delle autorità competenti.

Ogni Stato membro marittimo dovrà inoltre stabilire piani di emergenza per accogliere le navi in difficoltà in zone di rifugio. La mancanza di disponibilità di luoghi di rifugio può avere conseguenze gravi in caso di incidente in mare. Di conseguenza gli stati membri hanno il dovere di elaborare programmi in modo tale da offrire alle navi in pericolo rifugio nei loro porti o in qualunque altra zona protetta. Quand'è necessario e fattibile, questi programmi devono fornire le risorse ed attrezzature adattate per l'assistenza, il salvataggio ed il funzionamento di interventi in caso di contaminazione. Un porto che accoglie una nave in pericolo deve potere contare su un rapido risarcimento dei costi e dei danni che l'operazione possa aver causato.

2.2.C) Maggiore trasparenza.

La mancanza di informazioni disponibili sulla sicurezza delle navi preoccupa le autorità amministrative. Raccogliendo varie organizzazioni distinte informazioni sulle navi, queste sono disperse e rendono difficile l'accesso anche per i professionisti del trasporto marittimo. Di conseguenza, la Commissione Europea, in collaborazione con l'amministrazione marittima francese, ha iniziato a generare una nuova base di dati incentrata sulla sicurezza delle navi- "EQUASIS"- che raccoglie le informazioni relative alla sicurezza ed alla qualità delle navi ed ai relativi operatori e le metterà a disposizione attraverso Internet (www.equasis.org).

3.- Regolamento (CE) N° 417/2002

Il Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, stabilisce l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio.

L'obiettivo del regolamento è generalizzare il divieto di navigazione per le petroliere monoscafo secondo un calendario progressivo di ritiro che rispecchia fedelmente il nuovo regime internazionale instaurato con la convenzione MARPOL 73/78. I nuovi termini sono:

- 2007 per le petroliere della categoria 1 consegnate nel 1981 o successivamente;
- 2015 per le petroliere delle categorie 2 e 3 consegnate nel 1989 o successivamente.

Il regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5000 tonnellate che accedono ad un porto o ad un terminale off-shore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, indipendentemente dalla loro bandiera.

Il presente regolamento non si applica a navi non impiegate a fini commerciali, come le navi da guerra e le navi da guerra ausiliarie.

4.- Direttiva 2002/6/CE.

La Direttiva 2002/6/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, riguarda le formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità.

Le autorità pubbliche chiedono spesso, in occasione dell'arrivo o della partenza di una nave, di fornire documenti e informazioni concernenti la nave, le provviste di bordo, gli effetti personali dell'equipaggio, l'equipaggio e i passeggeri. Si tratta di formalità che le navi sono tenute ad espletare quando fanno scalo nei porti.

L'uso di modelli diversi per documenti aventi finalità identiche o analoghe, complica i trasporti marittimi e in particolare la navigazione a corto raggio. La Convenzione per facilitare il traffico marittimo internazionale (Convenzione *FAL* dell'OMI) è entrata in vigore nel 1967. La maggior parte degli Stati membri usano questi formulari per facilitare il traffico, ma non applicano in maniera uniforme i modelli previsti dall'OMI.

La direttiva mira al riconoscimento, nella Comunità, dei formulari normalizzati FAL dell'OMI al fine di raccogliere, su supporto documentale, tutte le informazioni necessarie relative alle navi in arrivo ed in partenza.

I formulari principali si riferiscono alla "*Dichiarazione generale*", alla "*Dichiarazione delle provviste di bordo*", alla "*Dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio*" al "*Ruolo dell'equipaggio*" ed all' "*Elenco dei passeggeri*".

Gli Stati membri non sono autorizzati ad esigere categorie di informazioni diverse da quelle contenute nei corrispondenti formulari FAL dell' OMI o ad esigere documenti diversi o in formato diverso per adempiere alle stesse formalità alle quali sono destinati i formulari FAL contemplati nella direttiva. Gli Stati membri devono inoltre riconoscere la validità dei formulari sottoscritti dai firmatari previsti nella Convenzione FAL dell' OMI. Gli Stati membri conservano tuttavia la facoltà di chiedere, mediante altri formulari, informazioni e formalità di altro tipo, sempre che tali informazioni e formalità non coincidano con quelle dei formulari FAL dell' OMI che formano oggetto della direttiva, in particolare informazioni concernenti l'immatricolazione, la stazzatura, la sicurezza, l'equipaggio, il carico e le procedure doganali. La direttiva si applica a tutte le navi in arrivo o in partenza da un porto comunitario, a prescindere dalle loro attività e dalla loro bandiera.

5.- Direttiva 2001/96/CE.

La Direttiva 2001/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 4 dicembre 2001, reca i requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse.

Oggetto di questa direttiva è il miglioramento della sicurezza delle navi portarinfuse che fanno scalo nei terminali degli Stati membri per effettuare operazioni di carico o di scarico di rinfusa solida, riducendo i rischi di sollecitazioni eccessive o di danni materiali alla struttura della nave durante le suddette operazioni, mediante la definizione dei requisiti armonizzati di idoneità delle navi e dei terminali e delle procedure armonizzate di cooperazione e di comunicazione tra le navi e i terminali. La direttiva è d'applicazione a tutte le navi portarinfuse, indipendentemente dalla bandiera, che fanno scalo presso un terminale per caricare o scaricare rinfusa solida ed a tutti i terminali degli Stati membri visitati da navi portarinfuse rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

6.-Regolamento n° 2012/2002.

Il Regolamento (CE) n. 2012/2002 del Consiglio, dell'11 novembre 2002, istituisce il Fondo di solidarietà dell'Unione Europea, che ha come obiettivo esprimere in maniera rapida, efficace e flessibile la solidarietà della Comunità alle popolazioni colpite da gravi calamità naturali degli Stati membri. Esso interviene principalmente in caso di grave calamità naturale con serie ripercussioni sulle condizioni di vita, sull'ambiente naturale o sull'economia di una o più regioni di uno Stato membro o di un paese candidato all'adesione.

È considerata "grave" qualsiasi catastrofe che:

- in uno Stato, provoca danni stimati a oltre 3 miliardi di euro (prezzi 2002), o superiori allo 0,6% del reddito nazionale lordo di detto Stato.
- in una regione, quando non raggiunge la soglia nazionale dello 0,6%, provoca danni che colpiscono la maggior parte della popolazione della regione interessata, con profonde e durevoli ripercussioni sulle condizioni di vita dei cittadini e sulla stabilità economica. Si presterà particolare attenzione alle regioni distanti o isolate, come le regioni ultraperiferiche e insulari. In casi specifici, l'aiuto annuale totale è subordinato al massimale del 7,5% dell'importo annuo stanziato per il Fondo di solidarietà (circa 75 milioni di euro).

L'intervento del Fondo si esplica sotto forma di una sovvenzione unica e globale, senza necessità di cofinanziamento, che integra gli sforzi dello Stato beneficiario. Gli interventi urgenti ammessi al Fondo, destinati a far fronte ai danni non assicurabili, sono i seguenti:

- ripristino immediato delle infrastrutture e delle attrezzature nei settori dell'elettricità, delle condutture idriche e fognarie, delle telecomunicazioni, dei trasporti, della sanità e dell'istruzione;
- realizzazione di misure provvisorie di alloggio e organizzazione dei servizi di soccorso destinati a soddisfare le necessità immediate della popolazione;
- messa in sicurezza immediata delle infrastrutture di prevenzione e misure di protezione immediata del patrimonio culturale;
- ripulitura immediata delle zone danneggiate, comprese le zone naturali.

Non oltre dieci settimane dalla data in cui si è verificato il primo danno, lo Stato può presentare alla Commissione una domanda d'intervento del Fondo. Lo Stato membro fornisce tutte le informazioni disponibili sui danni causati e sull'impatto sulla popolazione e sull'economia ed effettua una stima del costo degli interventi programmati, indicando ogni altra fonte di finanziamento nazionale, comunitario e/o internazionale.

Ad ogni modo, l'intervento comunitario non deve evitare la responsabilità di terzi che, in virtù del principio "*chi inquina paga*" secondo il quale quando si verifica un danno ambientale paga l'inquinatore e prevedendo l'allargamento della responsabilità in solido per tutti i soggetti coinvolti nel trasporto delle sostanze pericolose e nel viaggio della nave, dall'armatore, al noleggiatore, al trasportatore e così via.

principio, , svolgendo quindi un ruolo di dissuasione contro la violazione delle norme in materia d'ambiente e contribuendo al conseguimento degli obiettivi ed all'applicazione della politica comunitaria in questo settore.

In questo senso, la Commissione ha iniziato a preparare una serie di nuove misure legislative volte in particolare ad imporre sanzioni penali ad ogni persona (cioè non soltanto l'armatore, ma anche il proprietario del carico, la società di classificazione o qualsiasi altra persona interessata) responsabile di un inquinamento a causa della sua negligenza. Saranno proposte disposizioni per lottare contro gli scarichi illegali delle navi. Questa proposta tratterà gli scarichi (deliberati) effettuati dalle navi e sarà completata da disposizioni sulla raccolta delle prove e sulle azioni legali nei confronti dei responsabili. La Commissione intende sottolineare che gli autori di tali inquinamenti non possono esonerarsi dalla loro responsabilità adducendo il fatto che contribuiscono al Fondo di risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (*International Oil Pollution Compensation Fund - IOPC*).

7.- Regolamento n° 2099/2002.

La politica comunitaria di sicurezza marittima è relativamente recente. Il testo di base è la comunicazione della Commissione del 1993 per una politica comune della sicurezza marittima. Tale documento propone l'introduzione su scala comunitaria di una politica ambiziosa per migliorare la sicurezza delle navi, dei loro equipaggi e dei passeggeri e per prevenire più efficacemente l'inquinamento dei mari. Il Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

Il regolamento ha due obiettivi principali: innanzitutto semplificare le procedure sostituendo i diversi comitati istituiti in applicazione della legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento delle navi con un unico comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, il "*comitato COSS*". In secondo luogo, si cerca di accelerare e semplificare l'inserimento delle regole internazionali nella legislazione comunitaria permettendo l'applicazione diretta o semiautomatica delle modifiche apportate alle regole internazionali.

Questo regolamento non mira soltanto a sostituire i cinque comitati esistenti con il comitato per la sicurezza marittima, ma anche a sostituire la procedura di regolamentazione in vigore.

8.- Decisione 2850/2000⁵

⁵ Decisione n. 2850/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro comunitario di cooperazione nel settore dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali.

La decisione ha il fine di rafforzare e integrare gli strumenti esistenti per la protezione dell'ambiente marino, dei litorali e della salute umana contro i rischi derivanti da fenomeni di inquinamento in mare e a contribuire a migliorare le capacità di intervento degli Stati membri in caso di inquinamento marino dovuto a cause accidentali o intenzionali, che provenga dalle navi o dalle piattaforme off-shore, dalla costa o dagli estuari, compresi i versamenti di idrocarburi o altre sostanze nocive nell'ambiente marino e quelli legati alla presenza di materiali scaricati in mare, come le munizioni, ad eccezione dei flussi permanenti di inquinamento di origine tellurica. Il quadro di cooperazione così stabilito servirà a consolidare i presupposti per un'assistenza e una cooperazione reciproche ed efficaci tra gli Stati membri in questo settore, nonché a promuovere la cooperazione tra Stati membri per prevedere un risarcimento dei danni secondo il principio "chi inquina paga" nonché a semplificare ulteriormente le misure già adottate e rafforzare la loro coerenza includendo in un solo atto un sistema comunitario d'informazione e un programma d'azione.

9.- Direttiva 2000/59/CE⁶.

Si basa su un principio precauzionale e ha come scopo ultimo quello di proteggere l'ambiente marino. È stata concepita al fine di migliorare la disponibilità di impianti portuali di raccolta dei rifiuti, costruiti ad hoc e per accrescere il regime coercitivo. La normativa implementa a livello europeo, le obbligazioni internazionali derivanti dalla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento derivante dalle navi del 1973, modificato dal Protocollo del 1978 (MARPOL) che regola quali rifiuti possono essere scaricati in mare dalle navi e richiede agli stati di assicurare la presenza di adeguati impianti portuali di raccolta.

I porti dell'Unione Europea hanno l'obbligo di predisporre adeguati sistemi di raccolta e di offrire servizi tempestivi, onde evitare pregiudizio alle compagnie di navigazione. Per rendere più efficienti gli impianti, è prevista la possibilità di elaborare piani di raccolta e di gestione dei rifiuti concordati tra le parti interessate, previa consultazione in particolare con gli utenti del porto, che rispettino comunque le prescrizioni di massima contenute nella direttiva. I destinatari di questa direttiva sono le navi, intendendosi con tale termine navi mercantili, pescherecci, imbarcazioni da diporto per più di 12 passeggeri, che intendono sostare nel porto debbono, entro termini perentori fissati, compilare e comunicare un modello in cui sono descritti i rifiuti da smaltire ed evidenziare le loro caratteristiche.

10.- Programma Marco Polo

6 Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2000 relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

L'obiettivo del programma Marco Polo è offrire aiuto alle imprese di trasporto e di logistica a realizzare trasferimenti modali di merce più rispettosi dell'ambiente, dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia e la navigazione interna.

Il programma fissa obiettivi quantificati e verificabili di trasferimento modale. In maniera più specifica si tratta di mantenere, per il 2010, la ripartizione del traffico tra i vari modi di trasporto ai livelli del 1998.

Il programma è incentrato sulla promozione di servizi commerciali sul mercato del trasporto merci e non concerne la ricerca e sviluppo né le misure a favore delle infrastrutture. L'obiettivo finale è contribuire al trasferimento del trasporto internazionale di merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia e la navigazione interna. Ciò rappresenta 12 miliardi di tonnellate-chilometro l'anno. Sono previsti tre tipi di interventi di sostegno.

A.- Aiuti per la fase di avviamento di nuovi servizi di trasporto merci non stradale che dovranno essere redditizi a medio termine.

La creazione di nuovi servizi di trasporto merci non stradale è sempre rischiosa. Per essere redditizi i servizi marittimi di linea, quelli ferroviari e quelli effettuati lungo le vie navigabili interne devono costantemente sfruttare la propria capacità di carico in misura del 70-90%. I costi di creazione di un nuovo servizio possono essere finanziati a concorrenza del 30%.

B.- Sostegno al lancio di servizi o sistemi di interesse strategico per l'Europa.

Ad esempio la creazione di autostrade del mare o di servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci di qualità, gestiti sulla base di uno sportello unico. Queste azioni dovrebbero modificare la maniera di praticare il trasporto non stradale di merci e di gestire le reti transeuropee di trasporto o i corridoi paneuropei. L'importo massimo dell'aiuto è del 35%.

C.- Incoraggiamento di comportamenti di cooperazione sul mercato della logistica merci.

Le imprese di trasporto devono prevedere le loro attività in un'ottica di rete intermodale per far fronte alla frammentazione del mercato e all'intensa pressione commerciale esercitata dal trasporto merci su strada. L'importo massimo è del 50%. Le azioni Marco Polo devono comportare partner di almeno due Stati diversi che dovranno lavorare in stretta collaborazione per conseguire gli obiettivi di queste azioni.

11.- Agenzia Europea di Sicurezza Marittima.

Il Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio costituisce la base giuridica per l'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima è stato adottato da queste due istituzioni il 27 giugno 2002. La nuova Agenzia creata dopo il disastro dell' "Erika" dovrebbe contribuire al miglioramento del sistema generale di sicurezza marittima nella Comunità al fine di ridurre i rischi di incidenti marittimi, di inquinamento marino causato dalle navi e di perdita di vite umane in mare.

In generale l'Agenzia fornirà alla Commissione consulenze tecniche e scientifiche nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi nel quadro del costante processo di sviluppo e aggiornamento della legislazione, verifica della sua applicazione e valutazione dell'efficacia delle misure in vigore. Al fine di verificare nel suo complesso il funzionamento del sistema comunitario di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, il personale dell'Agenzia effettuerà visite negli Stati membri.

Tra altri incarichi specifici, l'Agenzia contribuirà al rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al monitoraggio delle società di classificazione riconosciute a livello europeo, allo sviluppo di una metodologia comune per le indagini sugli incidenti marittimi e all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

L'Agenzia agirà anche in stretta collaborazione con gli Stati membri, risponderà alle loro domande specifiche sull'applicazione pratica della legislazione comunitaria, come la direttiva sul controllo del traffico marittimo recentemente adottata, e organizzerà le necessarie attività di formazione sulla problematica Stato di approdo e Stato di bandiera. In tal modo l'Agenzia contribuirà al miglioramento della cooperazione tra Stati membri e alla diffusione di buone pratiche nella Comunità. L'Agenzia svolgerà anche un ruolo positivo nel processo di allargamento dell'UE assistendo i paesi candidati all'adesione nell'applicazione della legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi.

L'Agenzia contribuirà al processo di valutazione dell'efficacia della legislazione comunitaria fornendo alla Commissione e agli Stati membri informazioni e dati oggettivi, attendibili e comparabili sulla sicurezza marittima e l'inquinamento causato dalle navi.

12.- Programma "EQUASIS".

Una delle principali preoccupazioni della Commissione è la mancanza di informazioni in campi pertinenti alla sicurezza delle navi. Benché infatti vari enti raccolgano un notevole numero di informazioni sulle navi, tali informazioni non vengono centralizzate e sono dunque spesso di difficile accesso anche per gli

stessi operatori marittimi. Per questo la Commissione, in collaborazione con l'amministrazione marittima della Francia, ha avviato la costituzione di una nuova base dati in materia di sicurezza delle navi, EQUASIS, che dal maggio del 2000 centralizza le informazioni relative alla sicurezza e alla qualità delle navi e dei loro operatori e che è accessibile tramite Internet (www.equasis.org). Questa base di dati contiene informazioni sulla sicurezza di circa 66 000 navi, tutta la flotta del mondo delle navi mercantili con un peso lordo superiore a 100 tonnellate.

13.-La nuova flotta comunitaria. Due casi particolari: Malta e Cipro.

13.1.- Il caso particolare di Malta

Da un punto di vista marittimo, Malta è interessante, in quanto al fenomeno delle bandiera di convenienza che quindi, insieme a Cipro, registra l'esistenza di una flotta importante. Le priorità per l'adesione di Malta all'UE sono state suddivise in due gruppi: a breve e a medio termine. Le questioni prioritarie del primo gruppo sono quelle che Malta è in grado di risolvere o far progredire entro la fine del 2000. La realizzazione delle questioni prioritarie del secondo gruppo dovevano avvenire entro la fine del 2003.

Malta ha rispettato limitatamente le priorità legate ai criteri economici. Sono state in gran parte rispettate le priorità riguardanti la libera circolazione delle merci, la libera prestazione dei servizi, la libera circolazione dei capitali, la concorrenza, le statistiche, la politica regionale, la protezione dei consumatori e la sanità, la cooperazione in materia di giustizia e di affari interni, l'unione doganale, le relazioni esterne e il controllo finanziario. Sono state invece rispettate parzialmente la maggior parte delle priorità relative ai restanti settori, fino a che, nel luglio del 2000 la legislazione in materia marittima è stata corretta con l'obiettivo di adattarla all'acquis comunitario. È comunque tutt'ora necessario uno sforzo in materia di sicurezza marittima, soprattutto per quanto riguarda i controlli della condizione portuali ed il controllo delle strutture di cooperazione tra le società di classificazione, per le quali dovrà avere un numero sufficiente di ispettori formati per applicare le norme comunitarie.

La flotta registrata di Malta si compone di⁷:

Tipo di nave	Numero	Gross Tonnage
Petroliere	347	11.400,50
Navi per trasporto di merci alla rinfusa	434	10.660,50
Altri	600	4.880,80
TOTALE	1.381	26.941, 80

⁷ Secondo dati fornita dal "Mediterranean MOU".

Tabella (elaborazione propria)

13.2.- Il caso particolare di Cipro

Cipro è un Paese asiatico. Appartiene infatti all'area del Vicino Oriente - chiamata spesso Medio Oriente - e dista poco da Siria, Libano, Turchia e Israele. Nonostante Cipro appartenga sicuramente e nettamente al continente asiatico, nessuno ha presentato delle obiezioni alla domanda di ingresso nell'Unione Europea. Infatti a Cipro convivono, invero un po' problematicamente, due etnie: la greca e la turca. Appartenenti a due Stati che sono nell'Unione. La Grecia lo è già da anni, e la Turchia, anch'essa "non europea", attende il suo turno, cercando di guadagnare i parametri economici necessari, e di modificare alcune leggi in senso più liberale e occidentale.

Per quanto riguarda il campo dei trasporti marittimi, il governo ha adottato all'inizio del 2000 una politica più restrittiva in materia di immatricolazione di navi cipriote, per migliorare la qualità della flotta che batte bandiera cipriota e il livello generale di sicurezza. Nel febbraio 2000 è stato istituito il sistema armonizzato di visite e rilascio dei certificati, che ha permesso regolamentare il ruolo delle società di classificazione.

Nel 2001 Cipro ha allineato la sua legislazione in materia di controlli di sicurezza. Sono imposte norme più rigorose per l'immatricolazione di navi vetuste ed una politica più rigorosa è applicata in relazione alle navi non conformi alle norme. Le percentuali d'immobilizzazione rilevate per le navi cipriote a seguito di controlli effettuati dallo Stato di approdo restano tuttavia chiaramente superiori alla media delle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE. Nel 2002 Cipro ha recepito la legislazione relativa alle attrezzature marittime. Il dipartimento della marina mercantile ha cominciato a rilasciare a tutti gli ufficiali a bordo di navi cipriote delle attestazioni di qualificazione professionale. In materia di capacità amministrativa, è stata rafforzata la rete mondiale di ispettori incaricati di verificare lo stato delle navi.

La flotta registrata di Cipro si compone di⁸:

Tipo di nave	Numero	Gross Tonnage
Petroliere	170	4.283,90
Navi per trasporto di merci alla rinfusa	444	11.775,90
Altri	666	6.427,60
TOTALE	1.280	22.487, 40

⁸ Secondo dati fornita dal "Mediterranean MOU".

Tabella (elaborazione propria)

14.- Allargamento dell'UE. Nuovi membri.

Dopo la crescita da 6 a 15 membri completata con successo, l'Unione Europea si è preparata recentemente al più grande allargamento della sua storia, in termini di scopi e di diversità. 13 paesi hanno avanzato la richiesta di entrare a farne parte come nuovi membri: per 10 di questi paesi - Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria - l'adesione è avvenuta il 1 maggio 2004. Bulgaria e Romania auspicano di poter fare il proprio ingresso nell'UE nel 2007, mentre la Turchia non sta ancora negoziando l'adesione.

Nelle tabelle che compaiono nella seguente pagina ricapitoliamo la flotta registrata e controllata dai tredici paesi candidati menzionati. Osserviamo che la flotta dei 10 paesi di recente adesione superano i 50 milioni di GT, anche se la flotta controllata da questi paesi non raggiunge i 5 milioni. (com'è noto, la maggior parte delle navi iscritte nei registri di Malta ed Cipro è di proprietà di costruttori navali di altri paesi). In conseguenza, anche se il tonnellaggio della flotta registrata nei paesi dell'UE è cresciuta di un 59%, quello totale controllato è aumentato appena del 3%.

Calendario di adesioni

Nuovi Stati membri	Data presentazione di richiesta adesione	Data d'adesione
Cipro	3 luglio 1990	1 maggio 2004
Estonia	10 giugno 1996	1 maggio 2004
Ungheria	31 marzo 1994	1 maggio 2004
Lettonia	24 novembre 1995	1 maggio 2004
Lituania	10 dicembre 1998	1 maggio 2004
Malta	16 luglio 1990	1 maggio 2004
Polonia	5 aprile 1994	1 maggio 2004
Slovacchia	27 giugno 1995	1 maggio 2004
Slovenia	13 ottobre 1995	1 maggio 2004
R. Ceca	17 gennaio 1996	1 maggio 2004

Tabella (elaborazione propria)

Calendario di adesioni future

Nuovi Stati Membri	Data presentazione di richiesta adesione	Data d'adesione
Bulgaria	14 dicembre 1995	Entro il 2007
Romania	22 giugno 1995	Entro il 2007
Turchia	14 aprile 1987	In dicembre del 2004 potrebbero avere inizio le negoziazioni con Turchia se questo paese rispetta i criteri di Copenhagen 2002

Tabella (elaborazione propria)

Vari paesi dovranno migliorare nei prossimi anni. Al momento, Malta e Cipro compaiono nella lista nera del Memorandum di Parigi, come anche i tre candidati dei paesi della seconda fase (Bulgaria, Romania e Turchia). D'altra parte, i registri di Estonia, Lettonia e Lituania compaiono nella lista grigia.

Tuttavia, la media dell'età della flotta dei 10 paesi aumenterà nel 2004 fino a 17.3 anni, inferiore alla media della flotta dell'UE attuale (18.6). Merita una menzione speciale l'incorporazione della Turchia. Anche se la sua flotta registrata è abbastanza inferiore a quella di Malta e di Cipro, ha un controllo effettivo su 562 navi per un totale di 5.8 milioni di GT, che provocherebbero un ulteriore aumento della flotta controllata in Europa del 3.2%. Di questa, 26.3% delle navi, con 57.2% del GT, corrispondono alle navi per trasporto di merci alla rinfusa.

**Flotta registrata nei paesi di recente
adesione all'UE**

	Petroliere		Navi per trasporto di merci alla rinfusa			Altri	TOTALE	
	N°	GT	N°	GT	N°	GT	N°	GT
Malta	347	11.400,50	434	10.660,50	600	4.880,80	1.381	26.941,80
Cipro	170	4.283,90	444	11.775,90	666	6.427,60	1.280	22.487,40
Turchia	174	1.005,00	148	3.178,20	656	1.664,50	978	5.847,7
Bulgaria	15	122,2	33	517,4	53	284	101	923,6
Romania	12	64,5	10	142,8	57	288,2	79	495,5
Polonia	11	8,7	14	390,5	31	58,7	56	457,9
Lituania	4	5,4	9	79,9	56	225,8	69	311,1

Estonia	8	9	2	33	59	249,8	69	291,8
Lettonia	6	4,2	0	0	11	15,1	17	19,3
Slovacchia	0	0	0	0	3	15,2	3	15,2
Slovenia	0	0	0	0	2	0,6	2	0,6
Ungheria	0	0	0	0	0	0	0	0
R. Ceca	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	747	16.903,40	1.094	26.778,20	2.194	14.110,30	3.057	52.791,90

Tabella⁹

**Flotta controllata da paesi con bandiera
nazionale o straniera
(navi con più di 1.000GT)**

	Petroliere		Navi per trasporto di merci alla rinfusa		Altri		TOTALE	
	N°	GT	N°	GT	N°	GT	N°	GT
Malta	1	1,20	0	0,00	12	50,80	13	52,00
Cipro	16	984,10	15	304,30	43	322,40	74	1.610,80
Turchia	92	860,30	148	3.369,70	322	1.662,60	562	5892,6
Bulgaria	9	119,4	46	711,9	49	385,8	104	1217,1
Romania	8	363,3	8	123	62	339,1	78	825,4
Polonia	6	59,7	61	872,5	25	280,9	92	1213,1
Lituania	2	3,8	8	79,7	38	111,1	48	194,6
Estonia	2	3,6	3	55	70	310,2	75	368,8
Lettonia	49	888,3	0	0	42	258,2	91	1146,5
Slovacchia	0	0	0	0	3	15,2	3	15,2
Slovenia	0	0	14	288,2	8	95,6	22	383,8
Ungheria	1	1,9	0	0	0	0	1	1,9
R. Ceca	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	186	3.285,60	303	5.804,30	674	3.831,90	1.163	12.921,80

Tabella¹⁰

⁹ Fonte : ANAVE, B.I.A. N° 412- Marzo 2003

¹⁰ fonte: ANAVE, B.I.A. N° 412- Marzo 2003

15.- Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS)

Nel Dicembre del 2002 l'OMI ha adottato il Codice ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) relativo a speciali misure di *security* per le Amministrazioni, le infrastrutture portuali, le navi e le Compagnie armatoriali. Il Codice fornisce una struttura normativa ai fini del miglioramento della sicurezza a bordo delle navi e nell'ambito dei terminali. Se esso verrà correttamente implementato, le navi e le infrastrutture portuali avranno un controllo migliore sul personale che entra ed esce nelle/dalle proprie infrastrutture e sulla verifica del bagaglio e degli effetti personali. Le navi e le infrastrutture portuali dovrebbero altresì essere facilitate nella valutazione della minaccia potenziale che una nave od un porto possono comportare. Il Codice affronta le questioni del controllo degli accessi, del monitoraggio e della sorveglianza, del controllo dei bagagli e delle perquisizioni personali. Questi provvedimenti possono certamente contribuire alla riduzione dei crimini e del rischio di dirottamenti, ma non affrontano la questione che cagiona le maggiori preoccupazioni: quella di un'arma di distruzione di massa trasportata di nascosto in un container e diretta ad un obiettivo, situato magari a molte miglia dal mare, nel quale possano verificarsi perdite di vite umane o danni significativi ai beni nazionali.

L'UE considera che la portata degli strumenti dell'OMI è limitata alle navi e agli impianti portuali costituiti dall'interfaccia nave/porto ed ha quindi scelto di emettere un regolamento basato sull'articolo 80, del trattato CE come un mezzo adeguato per garantire un'interpretazione ed una messa in atto armonizzante degli strumenti dell'IMO, ampliandolo ed assicurando quindi in tutta l'Unione europea condizioni uniformi per l'accesso ai mercati associati al settore marittimo e per il loro controllo.

Il Codice ISPS si divide in due parti, una Parte A obbligatoria, ed una Parte B che fornisce una guida nell'applicazione dei requisiti del Codice. Questi nuovi requisiti entreranno in vigore per tutte le navi in navigazione internazionale dal 1° luglio 2004. In particolare i nuovi requisiti obbligatori che interessano una Compagnia possono essere così riepilogati:

- Avere un sistema automatico di identificazione (AIS) della nave SOLAS Capitolo V
- Avere un numero di identificazione della nave SOLAS Capitolo XI –1 Regola 3
- Tenere aggiornato con continuità un registro sinottico sulla nave SOLAS Capitolo XI –1 Regola 5
- Avere un sistema di allarme di *security* sulla nave SOLAS Capitolo XI –2 Regola 5
- Svolgere per ciascuna nave un *security assessment* (SSA) ISPS Code Parte A paragrafo 8
- Predisporre, implementare e mantenere un piano di *security* ISPS Code Parte A paragrafo 9 (SSP) per ciascuna nave
- Predisporre e mantenere aggiornate le registrazioni di *security* ISPS Code Parte A paragrafo 10

di ciascuna nave

- Designare ed addestrare un Ufficiale Responsabile per la ISPS Code Parte A paragrafo 11
- Compagnia dei sistemi di *security* (CSO)
- Designare ed addestrare un Ufficiale Responsabile per ogni nave ISPS Code Parte A dei sistemi di *security* (SSO) ovvero due per motivi di turnazione
- Svolgere attività di formazione ed esercitazioni sui sistemi di *security* ISPS Code Parte A

Avendo identificato i punti deboli delle installazioni portuali, il codice ISPS offre un orientamento per l'elaborazione, l'approvazione e l'attuazione di piani di sicurezza adeguati alle installazioni portuali che potranno quindi eliminare, o quanto meno attenuare, l'esposizione di queste vulnerabilità ai rischi legati alle minacce note ed identificate, rappresentando così un mezzo di prevenzione efficace.

Non bisogna comunque considerarlo come fonte unica ed assoluta per la sicurezza portuale internazionale, bensì come un documento che contiene una serie di norme e pratiche che offrono ai governi membri ed alle diverse autorità implicate uno schema utile per la formulazione di programmi e piani locali di prevenzione. In quest'ottica è necessario considerare il codice ISPS come un documento dinamico che si adatterà alle realtà cambianti dei porti, delle sue operazioni ed infrastrutture, adeguandosi alle minacce alle quali saranno costantemente esposti.